TEHNICA ȘI TEHNICIENII

APROVIZIONAREA CU MATERII PRIME A INDUSTRIEI DE ULEIURI VEGETALE

de ing. VASILE LUCA

Materia primă necesară industriei de uleiuri vegetale, pentru satisfacerea unui consum intern de cca .120.000 tone uleiuri comestibile și tehnice, — consum corespunzător la o alimentare mai bună a populației și la acoperirea necesităților tehnice de reconstrucție a țării — este de cca. 570·000 tone semințe oleaginoase de: floarea soarelui, rapiță, in, cânepă, ricin, dovleac, etc.

Din această cantitate cca. 270.000 tone semințe oleaginoase pot fi prelucrate de către industria sistematică încadrată în Oficiul industrial al uleiurilor vegetale, iar restul în industria țărănească.

Din prelucrarea în industria țărănească a cantității de cca. 300·000 tone semințe oleaginoase rezultă numai cca. 5.400 vagoane ulei, față de cca· 7.500 vagoane cât ar rezulta dacă această materie primă ar fi prelucrată în mod rațional în industria sistematică.

In intervalul dela 1941—1946 fabricile de uleiuri sistematice nu au primit decât următoarele cantități de materii prime:

In anul	1941	115.634 tone
„ „	1942	96.438 „
„ „	1943	104.876 „
„ „	1944	40.694 „
„ „	1945	11·725 „
„ „	1946	21.281 „

ceeace a determinat industria sistematică de uleiuri să lucreze cu o capacitate descrescândă dela 40% la cca. 5% din capacitatea ei.

In acest timp însă, industria țărănească dela 1941—1946 a totalizat anual cca· 120.000 tone.

Din cele de mai sus se poate vedea, cât de nerațional a fost valorificată materia primă pentru industria de uleiuri, într'o perioadă de lipsuri foarte mari în acest sector.

Pentru procurarea materiilor prime necesare — cel puțin pentru acoperirea consumului intern — dacă luăm o medie de cca· 700 kgr. la hectar, și dacă socotim că 90% din semințele necesare vor fi de floarea soarelui, este nevoie să se însămânțeze anual cca. 730.000 hectare cu floarea soarelui, la care se vor adăuga cca 100.000 hectare cu rapiță, in, cânepă, etc.

Arătăm că, suprafețele cultivate cu semințe de floarea soarelui în ultimii ani, au fost următoarele:

In anul	1942	189.684 ha.
„ „	1943	186.595 „
„ „	1944	248.190 „
„ „	1945	348.793 „
„ „	1946	385·745 „
„ „	1947	571·909 „

Suprafața totală de 830.000 hectare ce ar trebui rezervată în situația actuală, culturilor de oleaginoase, este foarte mare în raport cu suprafața agricolă cultivabilă a țării și în viitor este necesar să se studieze reducerea acestei suprafețe pe cât posibil, prin: utilizarea rațională a materiei prime numai în instalațiuni sistematice de mare randament și utilizarea altor materii prime prin ameliorarea și adaptarea de noui plante oleaginoase cari pot fi cultivate pe terenuri astăzi neutilizate în agricultură și prin valorificarea la maximum a tuturor surselor de semințe oleaginoase ce se cultivă pentru alte scopuri, fără a se avea în vedere utilizarea lor pentru fabricarea de uleiuri vegetale și a căror industrializare a fost studiată până în prezent numai parțial.

La unele plante oleaginoase, ca: rapiță, in și cânepă, cantitățile necesare pentru industrializare nu sunt asigurate și cantitățile foarte reduse nu acoperă nici minimum necesar însămânțărilor ce ar trebui făcute anual în vederea asigurării acestor materii prime speciale pentru industria de uleiuri vegetale technice.

Atât din cauza lipsei de interes a cultivatorilor mici, cari nu cunosc în general folosul asolamentelor raționale, cât mai ales din lipsa unei instituții de organizare a culturilor și încurajare a lor, însămânțările de rapiță, in, cânepă, soia sunt într'o scădere mai mult decât îngrijitoare, aproape în dispariție, iar semințele de floarea soarelui au degenerat sub orice limită — ca varietăți și calitate — cu pagube mari pentru randamentul culturilor lor, cât și pentru randamentul industrial în uleiuri.

Incredințarea problemei culturilor de semințe oleaginoase, unei instituții autonome, după cum arătam în altă parte — Oficiul industrial al uleiurilor vegetale sau **altei instituții de specialitate constituită în acest scop — căreia să i se pună la dispoziție mijloacele tehnice și financiare necesare și care să fie încadrată cu oameni competenți, cu experiență recunoscută în materie,** poate rezolva cu succes producția de materii prime oleaginoase. Aceasta ar trebui să procedeze la selecționarea și aclimatizarea semințelor oleaginoase necesare, pentru a da atât producătorului agricol, randamente din ce în ce mai mari mărindu-i interesul, cât și pentru a îmbunătăți randamentul producției industriale, realizându-se o asociere de interese între factorul agricol și factorul industrial.

Soluționarea problemei producției de semințe oleaginoase pentru industria de uleiuri vegetale s'ar putea face pe două căi:

1· prin desvoltarea culturilor de semințe selecționate din soiuri indigene;

2· prin importul din U.R.S.S. de semințe selecționate de floarea soarelui, in, cânepă, etc. cari se pot ușor aclimatiza condițiunilor climei și solului nostru.

Semințele de floarea soarelui din U·R.S.S. calitatea selecționată JDANOV, prezintă avantaje importante atât pentru cultivatori — dându-le o producție mărită la hectar și recoltându-se cu mult înaintea porumbului — cât și pentru industrie, având un randament superior în ulei.

Acest lucru se poate obține prin întocmirea unui plan de culturi, care să fie realizat sub formă de contracte speciale, care să lege în mod practic pe fabricant de cultivator, contracte cari să asigure în mod reciproc pe contractanți — pe bază de lege — că interesele și activitatea lor vor fi garantate pentru un timp îndelungat, necesar desfășurării unei activități de o importanță tehnică și economică atât de mare, și pentruca investițiile făcute să poată fi folosite și amortizate.

Rezolvarea problemei producției de materii prime pentru industria de uleiuri vegetale, este legată însă de cheltueli importante și necesită fonduri cari nu pot fi puse la dispoziție decât în cadrul unei politici economice speciale. Aceste cheltueli se pot recupera cu ușurință de către economia națională prin rezultatele ce ar da organizarea tehnică și economică a producției, atât prin randamente cantitative și calitative superioare, cât și la producția de uleiuri vegetale, unde se vor putea realiza economii importante prin reducerea cheltuelilor de regie, rezultând din utilizarea din plin a capacității de producție de care dispun fabricile, cât și prin randamentele superioare în ulei a materiilor prime respective.

Pentru atingerea scopului de mai sus — instituția căreia i s'ar încredința organizarea tehnică și economică, pentru rezolvarea problemei de producție de materii prime pentru industria de uleiuri vegetale — ar trebui să studieze și să aplice pe teren, organizarea cultivatorilor agricoli de semințe oleaginoase în Sindicate, dându-le serioase avantagii, mai ales la început, pentru înzestrarea cu utilaje tehnice speciale și îngrășăminte chimice pentru culturile individuale, și trecând apoi treptat, la organizarea comasării loturilor individuale ale sindicaliștilor, pentru culturi intensive de semințe oleaginoase pe suprafețe întinse, pentru a ușura și intensifica muncile agricole procurându-le mașini speciale cari să fie date în folosință acestor sindicate.

Această instituție, în colaborare cu Oficiul industrial al uleiurilor vegetale, ar putea să studieze și să pună la punct cultura și valorificarea de noui plante oleaginoase cari până în prezent nu au făcut obiectul unei cercetări și selecționări practice.

DEPUNEREA JURĂMÂNTULUI INGINERILOR

Toți inginerii, arhitecții, ing. chimiști și geologi care lucrează efectiv în cadrul industriilor miniere, cari din diferite motive n'au putut depune jurământul conform comunicatului dat prin Radio, se vor prezenta în acest scop, cei din București la Colegiul Inginerilor str. Lahovary nr. 11, iar cei din provincie la Cercurile Regionale A.G.I.R. Unde nu sunt cercuri regionale A.G.I.R. cei interesați se vor prezenta la prefectul județului sau la pretorul plasei respective și vor depune jurământul după formula stabilită, semnând în acelaș timp și foaia de jurământ scrisă în două exemplare, care va conține numele, pronumele, specialitatea, numărul cărții de membru dela Colegiul Inginerilor și adresa precisă a respectivului.

DELA CERCURILE REGIONALE A.G.I.R.

CAMPINA

La Câmpina a avut loc în ziua de 18 Decembrie 1947, adunarea generală a cercului regional A. G. I. R.-Câmpina, alegându-se următorul comitet, compus din inginerii: C. Constantinescu, președinte, C. Râpeanu, vicepreședinte, I. Munteanu, V. Atanasiu, M. Petcu, V. Eftimescu, S. Bulgacoff, membri; S. Paucescu, I. Russo membri supleanți; O. Jula, casier și L. Uzum, secretar.

Pentru adunarea generală din 2 Februarie, care va avea loc la București, a fost delegat d. ing. C. Râpeanu, vicepreședintele cercului regional Câmpina.

PLOEȘTI

„Cercul Regional Prahova” Ploești, a ținut în ziua de 28 Decembrie 1947, adunarea generală pentru constituirea noului comitet de conducere a cercului. Noul comitet s'a ales prin vot secret, desemnându-se următoarele persoane: ing. *M. Procopiu* (chimist) președinte, ing. *A. Milutin* (de mine) vice-președinte, ing. *I. Rașeev* (chimist) secretar, ing. *N. Antonescu* (constructor)· ing. *M. Cosmin* (chimist), ing· *M. Bălăceanu* (chimist), ing. *C. Iordăchescu* (de mine), ing. *I. Vâșinsky* (chimist), ing. *A. Benedek* (constructor) ca membri și ing. *S. Bivol* (mecanică) și *M. Stegler* (chimist) ca cenzori.

Delegați pentru adunarea generală din 2 Februarie dela București, au fost desemnați d-nii ing. *M· Procopiu* și *I. Rașeev*.

HUNEDOARA

Cercul regional A. G. I. R.-Hunedoara (sediul Uzinele Hunedoara) a ținut, în ziua de 21 Decembrie 1947, adunarea generală care a hotărît în unanimitate constituirea următorului comitet, compus din inginerii: Mircea Bobârnac (Hunedoara) președinte, Iuliu Kroll (Deva) vicepreședinte, Adrian Drob (Deva), Nicolae Mircea (Călan), Dionisie Curcubătă (Hunedoara), Spirea Tudorică (Hunedoara), Virgil Tenie (Simeria) membri; Ion Mihuțu, secretar și Nicolae Grigore, casier.

Pentru adunarea generală dela București, a fost desemnat ca delegat d. ing. Mircea Bobârnac, președintele cercului.

CONSTANȚA

In ziua de 23 Decembrie 1947, a avut loc la Constanța, adunarea generală pentru alegerea noului comitet al cercului regional A. G. I. R.-Constanța, alegându-se următorul comitet compus din inginerii: Nic. Chirițescu, Ion Chirilă, Dodu Schechter, Ion Mangoianu, Iosifenco, Brader Bernard, Sever Popa (din Constanța), Ion Bălan și Ion Mărășescu (din Tulcea).

Pentru alegerea noului consiliu A. G. I. R. din 2 Februarie, a fost desemnat, ca delegat pentru București, d. ing. Dodu Schechter.

Biroul cercului este compus din d-nii: ing. Ion Chirilă președinte, ing. A. Chirițescu vicepreșednte, ing. Dodu Schechter secretar și d-na ing. Iosifenco cassier.

REPUBLICA POPULARĂ ROMÂNĂ

La 30 Decembrie 1947, după abdicarea fostului rege Mihai, când ultimele zvârcoliri ale rămășițelor burghezo-capitaliste au fost strivite de pașii victorioși ai democrației populare românești, la orizontul năzuințelor noastre s'au înălțat zorii unei vieți cu adevărat libere pentru cei ce muncesc cu brațele și cu mintea, atât la sate cât și la orașe.

Pentru milioanele de muncitori de pretutindeni ca și pentru tehnicienii înfrățiți cu aceștia prin muncă, noua formă de viață republicană constitue un prilej de mult dorit de ei.

Dela 6 Martie 1946, de când regimul democratic actual a început lupta pentru consolidarea pozițiilor sale cucerite și până la 30 Decembrie 1947, lupta a fost, evident, dârză și plină de succes. Poporul a stat tot timpul treaz și vigilent pentru cucerirea libertăților și independenței lui. Pe aceste poziții cucerite, ingineri și tehnicieni, pătrunși de însemnătatea istorică a luptei clasei muncitoare, au fost tot timpul prezenți. Cei cari s'au complăcut a fi spectatori într'un cadru de izolaționism reacționar și antiprogresist, s'au convins că vremea n'a stat în loc, și că marea massă a inginerilor și tehnicienilor a fost mereu alături de năzuințele, lupta și victoriile poporului.

Cea mai puternică lovitură a forțelor populare, pe care au primit-o acești izolaționiști, a fost lozinca: „TRĂIASCĂ REPUBLICA POPULARĂ ROMÂNĂ”.

Prin înlăturarea monarhiei, poporul român și-a lărgit și consolidat drumul spre o hotărîtoare fază a desvoltării sale politice și economice. De acum înainte, el singur va fi stăpânul și conducătorul său.

Poporul — azi mai mult ca oricând — chiamă pe ingineri și tehnicieni să lupte înfrățiți în munca de reconstrucție, pentru asigurarea unui standard de viață superior vremurilor trecute și pentru a realiza prin muncă și planificare, ridicarea industrială și culturală a țării noastre.

Rezoluțiile celui de al XVII-lea congres general A. G. I. R. din 1947, sunt un far de orientare și totodată o îndreptare pentru toate categoriile de tehnicieni în ceiace privește obiectivele și îndatoririle profesionale, ele fiind rezultatul unui început de muncă colectivă, pentru concretizarea unor hotărîri cât mai eficiente, pentru ca întregul efort al brațelor și al minții depuse în cadrul operelor de reconstrucție a țării și de sprijinire a păcii, să dea roade cât mai repezi.

Inginerii și tehnicienii Republicei Populare Române vor ști, să facă un sprijin puternic din conștiința lor pentru poporul din sânul căruia s'au ridicat și să fie mereu alături de el, pentru a-l ajuta în toate domeniile muncii. Prin elanul și capacitatea lor de muncă, trebue să asigure Republicei Populare Române, în rândul popoarelor democratice din lume, locul de cinste ce i se cuvine.

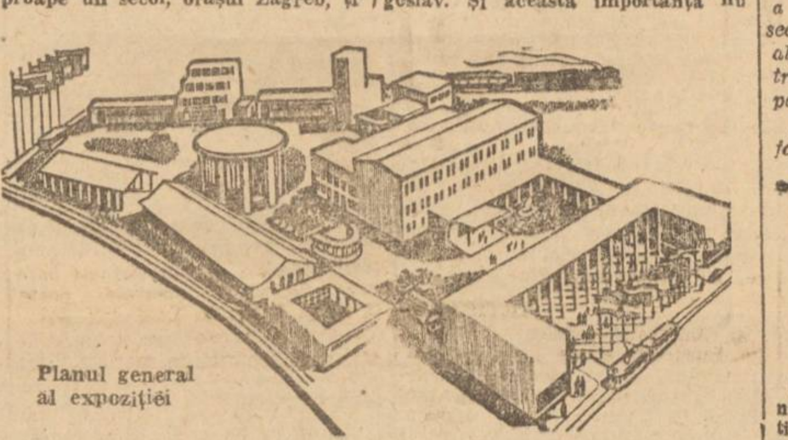
A. G. I. R.

ACTUALITĂȚI TEHNICE

TÂRGUL DE MOSTRE DIN ZAGREB

Un eveniment de o deosebită însemnătate economică pentru spațiul Sud-est-european ne-a fost anunțat: este vorba de târgul de mostre ce se va ține ntre 1—17 Maiu 1948.

Reluând o tradiție veche de aproape un secol, orașul Zagreb, ținând seama de necesitatea unei demonstrații a rezultatelor producției țării și de reîncheagarea legăturilor economice cu străinătatea, a întocmit în Maiu 1947 primul târg internațional de mostre după eliberare. Republica Federativă Populară Jugoslavă a arătat cu această ocazie produsele industriei sale, ale minelor, ale agriculturii, ale industriei casnice și ale meșteșugăritului în timp ce numeroasele țări participante și-au etalat produsele caracteristice respective.



Planul general al expoziției

Față de reușita deplină și de enormul succes dobândit de acest târg. care s'a bucurat de participarea a aproape toate țările europene: URSS, Cehoslovacia, Bulgaria, Ungaria, Elveția, Franța, Belgia, Norvegia, Polonia, Italia și Palestina, — precum și de o considerabilă afluență de vizitatori, republica vecină a decis să-l repete și anul acesta în pitorescul oraș de pe marginea Savei.

Nimănui nu-i poate scăpa importanța deosebită pe care o prezintă Târgul de Mostre din 1948, târg ce va expune producția în urma primului an din planul cincinal jugoslav. Și această importanță nu este numai pentru Jugoslavia, care astfel se va verifica și controla, ci pentru toate țările din acelaș spațiu economic, printre care și țara noastră, care cu această ocazie își vor putea creea premize pentru trasarea propriilor lor planuri.

După datele pe care le posedăm dr acum asupra realizărilor din planul cincinal în domeniul industriei și al electrificării, nu ne îndoim că prezentarea Târgului de Mastre va însemna pentru tânăra republică o pagină de mândrie și de glorie.

Din toate aceste motive prevedem că Târgul de Mostre ce se va ține între 8 și 17 Maiu 1948 la Zagreb va suscita un deosebit interes în toate țările și se va bucura de o grandioasă participare atât în expozanți cât și în vizitatori.

Ing. SERGIU MORAN

REȚEAUA RUTIERĂ IN PLANUL TRIENAL UNGAR

Două sarcini mai importante de rezolvat are planul trienal ungar

Prima sarcină constă în modernizarea a 25 km. de șosele naționale dintr'un total de 4.742 km., din care 2.202 km. sunt deja modernizate, cu trafic mai intensiv, a doua macadamizarea a 1.400 km. de drumuri județene dintr'un total de 25.643 km. din care 20.242 sunt deja macadamizate fără pat de piatră.

Această parte a redresării rutiere, reprezintă — față de trecut — o creștere anuală de 100% în această ramură și este considerată ca având o însemnătate foarte mare culturală și agricolă, prin legarea comunelor cu drumuri practicabile în bune condițiuni în tot timpul anului.

Cantitatea de piatră necesară în cursul anului 1948, este evaluată la 180.000 de vagoane, inclusiv necesitățile de întreținere mai intensive, față de cantitatea de 40.000 vagoane utilizate în anul 1946.

Intermitențele de circulație pe drumurile înzăpezite, din cauza lipsei aproape totale a parcului de motopluguri distruse și pierdute în cursul războiului, au făcut ca în cadrul planului trienal, serviciul rutier de stat să fie înzestrat cu un număr de cca 15 buc. tancuri speciale pentru dislocarea zăpezii.

Ing. arh. I. L.

IMBUNĂTĂȚIRILE FUNCIARE

Lucrări de prima urgență

de ing. I. M. GHEORGHIU
Președintele Soc. Inginerilor Agronomi

Generației noastre îi revine marea și greaua sarcină, de a asigura existența generațiilor viitoare prin conservarea, refacerea și exploatarea rațională a solului arabil al țării.

Din lipsa de înțelegere a intereselor poporului, foștii conducători au tolerat și chiar încurajat o exploatare irațională și spoliatoare a solului arabil precum și o distrugere, am putea spune sistematică, a pădurilor menite a-l proteja.

In regiunea dealurilor dela Gorj, în Dorohoi, ca și în dealurile Ardealului, eroziunea solului face stricăciuni. Din cauza parcelării iraționale în trecut pe o suprafață destul de mare, solul este atât de erodat încât agricultorul nu mai cultivă decât orizontal B, adică stratul imediat următor solului arabil; iar în multe regiuni se cultivă chiar roca mamă rodul acestei culturi nefiind nici de echivalența muncilor depuse.

O altă suprafață diseminată pe tot cuprinsul țării, este mult erodată. Ea nu mai poate fi pusă în valoare decât prin lucrări agro-silvice.

In alte regiuni au loc fenomene mult mai accentuate, după ce solul din deal a fost erodat și depus la piciorul pantelor sau în lunci, acum erodarea avansând transportă de pe versanții erodați, material inert cu care acoperă solul arabil acumulat în vale, transformând aceste lunci extrem de fertile în alte terenuri neproductive.

Lunca inundabilă a Dunării, cunoscută mai mult din pitorescul ei, a servit în trecut numai ca teren de vânătoare marilor proprietari și ca tern de afaceri pe spinarea Statului sau cooperației foștilor politicieni, *populația locală și în special pescarul vânător fiind lăsați tot în mizerie. Grație recentei exproprieri aproape întreagă această regiune a intrat în patrimoniul republicei.*

Regiunea inundabilă a Dunării, amenajată și rațional exploatată pe unități naturale, este capabilă a produce chiar pe timpul marilor secete imense cantități de produse alimentare, constituind astfel pentru economia țării o adevărată supapă de siguranță.

Numai Delta Dunării în suprafață de cca. 430.000 ha. constitue un vast și sălbatic teritoriu, cu posibilități nebănuite, care așteaptă a fi puse în valoare

Dunărea aruncă anual în mare zeci de milioane kilograme de aluviuni fertile, colectate de pe cei 800.000 km pătrați ai bazinului său, aluviuni *care dacă numai în parte ar fi folosite, ar putea îmbunătăți, anual, o suprafață de minimum 10.000 ha.*

Deosebit de terenurile inundabile din lunca Dunării, mai avem în luncile inundabile a celorlalte râuri încă foarte multe terenuri mlăștinoase sau inundabile, ce nu pot fi rațional exploatate din cauza viiturilor râurilor.

In interiorul republicei noastre și în special unde dealurile se întâlnesc cu câmpia, atât în Ardeal cât și în provinciile de dincoace de Carpați, apele colectate din dealuri, de pâraie sau torenții neavând albii sau canale cu secțiuni capabile de a le evacua în timp util, inundă până târziu în vară întinse suprafețe. Este natural că și pe aceste terenuri, muncile agricole sunt stânjenite, iar terenurile degradate prin acoperire cu aluviuni inerte pe întinse suprafețe.

Pe lângă aceste neajunsuri economia republicei mai pierde anual un număr însemnat de zile lucrătoare, datorită paludismului provocat de terenurile mlăștinoase descrise mai sus.

Fără a mai vorbi de secetele excepționale din ultimii ani, în mod normal o suprafață de cca. 2.500.000 ha. terenuri arabile primesc în timpul perioadei vegetative a plantelor agricole, o cantitate de ploi insuficientă unei normale producțiuni, fapt ce impune grabnic introducerea irigațiilor, cel puțin cu debitele de apă disponibile și mai ales pentru terenurile irigabile prin gravitație.

O altă piedică importantă ce stă în calea exploatării raționale a acestor regiuni este lipsa sau greutatea de procurarea apei potabile. Intinse regiuni ca Bărăganul, Dobrogea de Sus, părți din județele Argeș, Olt, Teleorman, n'au apă potabilă, decât în foarte grele condițiuni și din această cauză exploatațiile agricole de acolo au un caracter cu totul extensiv.

Sunt necesare, deci, eforturi spre a se putea ajunge la lucrări definitive cari să asigure valorificarea terenurilor sau a regiunilor interesate.

Ministerul Agriculturii dispune, am putea spune de organizația cea mai completă în acest domeniu, deoarece are organe tehnice care se ocupă cu valorificarea terenurilor dela munte la mare. Astfel, prin Direcția Silvică și Ameliorarea terenurilor degradate, execută în munți și dealuri stingerea torenților, precum și lucrările de ameliorare prin metode silvice. Prin Direcția Imbunătățirilor Funciare execută lucrările interesând punerea în cultură sau mărirea randamentului terenurilor slab productive, sau necultivabile, iar prin Direcția Comercială a Pescăriilor execută lucrările de valorificare piscicole a apelor.

Deosebit de aceste trei direcțiuni tehnice de specialitate dela ministerul Agriculturii, mai avem la ministerul Lucrărilor Public, Direcțiunea Apelor, care se ocupă de lucrările privind regimul apelor și face în special magistratura apelor.

In ultimii ani între aceste Direcțiuni a început o eră de laborioasă colaborare ce a fost intens stimulată de competența și autoritatea științifică a d-lui ministru Traian Săvulescu.

In acest scop este necesar a se constitui un fond special de îmbunătățiri funciare, *care să permită întocmirea unui program de lucrări, pentru o anumită perioadă de timp.*

Sumele astfel investite se vor putea recupera, încasându-se o cotă din plus valuta terenurilor îmbunătățite. Cu încasările astfel rezultate se vor alimenta creditele necesare altor lucrări, termenile scadente a cotelor putând începe după un număr de ani variabil cu posibilitatea de a intra în producțiune a terenurilor îmbunătățite și cari la foarte multe din ele poate începe în al treilea sau chiar al doilea an dela executare.

Din cele expuse, rezultă extrema urgență ce o prezintă pentru economia țării lucrările de îmbunătățiri funciare, precum și nevoia coordonării acestor lucrări prin un program unitar, sprijinit pe un plan de finanțare.

PRELEGERILE INSTITUTULUI

PENTRU ȘTIINȚĂ ȘI TEHNICĂ IN 1948

Institutul pentru Știință și Tehnică din România reluându-și activitatea Luni 12 Ianuarie 1948, introduce în programul trimestrului al doilea două cicluri de conferințe de cea mai mare actualitate și anume: secția științelor economice va trata despre Economia politică în lumina problemelor puse de ultimul război iar secția de filozofie și documentare științifică despre Concepții noi în filozofia științifică și Tehnică în U. R. S. S.

Dăm în cele ce urmează un program schematic al cursurilor și conferințelor Institutului în trimestrul Ianuarie-Martie 1947.

★

Luni 12 Ianuarie, orele 18-19, prof. ing. Henri Teodoru (12/26/1): Probleme de technică sanitară.

Profesor ing. Cristea Mateescu (2/II—8/III): Baraje și amenajări hidro-electrice cu aplicații la România.

19 1/4—20 1/4. Cercul hidrotechnic.

18—19. Ing. M. Bercovici 12/1—19/1: Componente simetrice și utilizarea lor în electrotehnică.

Conf. M. Herovanu (26/I—2/II): Metode radioelectrice în prevederea timpului.

Conf. Alexandru Sanielevici 9/II—8/III: Fizico-chimia radioelementelor naturale și artificiale.

19 1/4—20 1/4. Prof. C. Budeanu (12/I—2/II): Aspectul electronic al fenomenelor electrice în conductori; Prof. M. Stamatiu (9-II—8/III): Probleme miniere actuale în România.

Marți. Prof. Horia Hulubei (12/I-27/I): Nucleul atomic.

Profesor I. S. Gheorghiu (13/II-2/III): Teoria unitară a mașinilor electrice.

Dr. G. Galbură (12/I—3/II: Calculul lui Heaviside cu aplicații.

Prof. I. Blum (10/II-9/III): Structura chimică a cărbunilor fosili.

Prof. D. Germani (16. III): Similitudinea în fizică.

— Concepții noui în filozofia științifică. — Știința și technica în U. R. S. S. (Programul detailat ulterior).

Miercuri: Prof. Miron Nicolescu 14/I—4/II): Seriile Fourier.

Inginer L. Hamburger (21/II—17/III): Technica vibrațiunilor în construcția mașinilor.

Prof. T. Tănăsescu (14/I—29/I): Aplicații în electrotechnică ale teoriei lui Maxwell; Ing. Vasilache (11/II—25/II): Aplicații technice ale seriilor Fourier; Prof. T. Tănăsescu (4/III): Radiolocația.

Colocvii și seminare.

— Dr. I. Auslander (14/I—28/I): Teoria cinetică a gazelor. — Prof. M. Hangan (4/II—11/III): Statica betonului armat (cadre).

Joi. Prof. R. Rosca (15/I—29/I Calculul vectorial (aplicații).

Profesor P. Spacu (5/II—26/III) Structura materiei și sistemul periodic.

Conf. Sabba Ștefănescu (15/I): Electrodinamica; Prof. V. Vâlcovici (22/I—26/II): Principiile variaționale ale mecanicei analitice; Prof. C. Georgescu (5/II—19/II): Climat și împădurire în România.

Prof. Dinculescu (22/I—19/II): Turbine cu gaze. Cicluri binare. Centrale atomice; Conf. A. Avramescu (26/II—18/III): Progrese în calculul fenomenelor transitorii.

Prof. G. Mihoc (15/I—22/I): Problemele fundamentale ale teoriei probabilităților: Prof. C. Partenie (29/I—5/II): Probleme actuale în transportul de energie electrică la distanță; Prof. Macovei (19/II): Introducere la studiul zăcămintelor de petrol din România; Prof. G. Atanasiu (26/II—12/III): Zăcăminte de petrol din România.

Vineri. 16. I. Prof. N. Teodorescu (16/I—30/1): Fenomene condiționale și ecuații diferențiale; Prof. N. Teodorescu (13/II—17/III): Ecuații cu derivate parțiale din fizică și technică.

Ing. I. Constantinescu (16/I — 30/II): Propagarea undelor în conducte tubulare; M-lle M. Cordier (6/II—11/III): L'évolution de la Physique moderne. (Contribution de l'Ecole Perrin - Langevin-De Broglie-Jolliot-Curie-Thibault).

Colocvii și seminare.

Arhitect T. Evolceanu (16/I): Technica conturului; Arhitect T. Stern (23/I—19/II): Curente noi în Arhitectură; Prof. Duiliu Marcu (25/II—10/III): Planificarea teritoriilor naționale.

Sâmbătă. 17. I. Sala Dalles, ora 17. Secțiunea științelor economice. Economia politică în lumina problemelor puse de ultimul război. (Programul detailat se va anunța ulterior).

CONSTITUIREA SECȚIEI CHIMIE IN CADRUL A.G.I.R.-ULUI

Luni 5 Ianuarie a. c., a avut loc la A.G.I.R. adunarea generală a inginerilor chimiști, pentru constituirea secției chimie.

In prezența colegilor: d-na ing. Apostoliade, d-na ing. Lola Dumitrescu și a d-lor ing. Zapan, Arion, Rathansea, Nicolae Aurel, Iscovici, Rosenstein, Oprescu, Călinescu, Dinescu, Nuțescu, etc., s'a ales comitetul secției chimie în cadrul căreia vor lucra atât inginerii chimiști cât și chimiștii.

Comitetul acestei secții este format din d-nii d-nii: dr. Simion Oeriu, președintele Comisiei de Armistițiu, col. ing. Cornel Ștefănescu, subdirector general în ministerul industriei și comerțului, ing. Gh. Oprescu dela institutul național de cercetări tehnice, ing. N. Mendelsohn, dr. chim. George Ioandi dir. general dela Ntrogen, ing. Mircea Constantinescu dir. la Sonametan, ing. Lola Dumitrescu, de al I.N.C.T., chimist Paul Petrescu șeful laboratorului dela Malaxa și ing. J. Iscovici.

Rezoluțiile congresului XVII-lea A.G.I.R.

(Urmare din pagina de Joia trecută)

REZOLUȚIILE GRUPEI TRANSPORTURI
TRANSPORTUL FEROVIAR

VII. Studierea din timp, nu numai din punct de vedere tehnic-constructiv ci și din cel al rentabilității, a liniilor noi și a dublării de linii viitoare a căror planificare pe un termen mai lung, de cel puțin 10 ani, va trebui făcută de urgență, pentru a înlesni fixarea unei politici raționale și consecvente în acest domeniu, evitându-se pe viitor începeri de mari lucrări, care apoi să fie abandonate sau încetinite.

VIII. In problema materialului rulant, Congresul A.G.I.R. recomandă următoarele:

1. In sectorul vagoanelor de marfă și pentru împlinirea marelui gol provocat de pierderile suferite de parcul acestor vehicule:

a) reducerea procentului de vagoane defecte până la limita minimă;

b) reducerea rulajului cel puțin 20-30%;

c) abia în al treilea rând construcții de vagoane noi, de un tip nou, de capacitate mare, adecuat programului tehnic și condițiilor specifice ale exploatării CFR, cu mențiunea pieselor de schimb tipizate ale parcului actual.

2. In sectorul vagoanelor de călători:

a) repararea radicală și restaurarea din punct de vedere al confortului, a vagoanelor de călători existente pentru aducerea garniturilor de trenuri la nivelul dinainte de războiu;

b) în al doilea rând, în măsura posibilităților, complectarea parcului prin construcții de vagoane noi, de tipuri diferite, după necesitățile traficului pe liniile principale, respectiv pe cele secundare, în traficul intern, respectiv în cel internațional.

3. In sectorul locomotivelor:

a) studierea și la momentul oportun construirea de locomotive de un tip adecuat combustibilului național și condițiilor de remorcare și exploatare specific rețelei CFR în cele trei domenii ale acțiunii; trenuri de călători, trenuri de marfă și manevră;

b) împlinirea de urgență a lipsei actuale de locomotive, pe liniile înguste, care lipsă aduce mari pagube economiei naționale din lipsa mijloacelor de transport pentru produsele regiunilor, în care liniile înguste, sunt singurele artere de penetrație.

4. Sectorul automotoarelor:

a) reechiparea mecanică a automotoarelor existente, la nevoie și pe calea importului, pentru stilizarea mai departe a vehiculelor de construcția relativ recentă a căror mecanism, motor, a atins limita de vârstă;

b) studierea și la momentul oportun construirea în țară de noi tipuri de automotoare, studiate din timp, cu concursul Industriei Naționale, adecuate condițiilor pe care le creiază exploatarea CFR precum și problema combustibilului lichid.

IX. In examinarea problemelor din sectorul transportului feroviar, Congresul AGIR a constatat că tot mai mult se face simțită — pe lângă specializarea personalului din celelalte categorii asigurată astăzi prin școlile profesionale ale acestei Administrațiuni, — și specializarea inginerilor din transporturi, ieșiți din Școlile politechnice. Congresul recomandă ca CFR-ul în conlucrare cu aceste școli să studieze și să elaboreze o organizare a unei astfel de specializări a inginerilor în cadrul Școlilor Politechnice, pentru a se pregăti elementele necesare progresului tehnic în sctorul transporturilor

TRANSPORTURI RUTIERE

DRUMURI

1. Reorganizarea Serviciilor Tehnice ale Drumurilor de interes local, județene și comunale și subordonarea lor unui organ central de îndrumare și control tehnic.

2. Complectarea și adaptarea organizației Administrației Drumurilor Naționale la cerințele traficului rutier modern.

3. Sprijinirea transporturilor necesare refacerii drumurilor printr'o politică de tarife speciale feroviare și pentru transportul pe apă, pe temeiul creșterii compensatorii a veniturilor, ca urmare a îmbunătățirii drumurilor.

4. Alcătuirea unui plan de lucru de lungă durată pentru o perioadă de 10—15 ani, prevăzându-se refacerea, completarea și modernisarea în mare parte a rețelei de drumuri de toate categoriile.

Din acest plan să se defalce un program redus cuprinzând lucrările pentru aducerea în stare practicabilă a întregei rețele rutiere, extrem de urgente și necesare, limitându-se lucrările de definitivare, costisitoare, la strictul necesar.

Lucrările care ar fi de prevăzut în acest caz sunt:

a) refacerea podurilor distruse de războiu;

b) asigurarea unei întrețineri îmbunătățite prin generalizarea macadamurilor perfecționate pe drumuri împietruite și prin acoperirea cu covoare asfaltice a îmbrăcăminților moderne ajunse la limita de uzură;

c) refacerea și îmbunătățirea infrastructurei (corpului și fundației) drumurilor pe porțiunile dificile pentru trafic;

d) continuarea lucrărilor de modernizare a traseului și de definitivare a îmbrăcămintelor pe sectoarele de mare trafic ale drumurilor principale, limitându-le deocamdată pentru primii doi ani, la o lungime de 100 km. anual;

e) refacerea stocului de piese de schimb pentru punerea în funcțiune a utilajului existent, apoi reechiparea cu utilajul rutier și de transport a administrațiilor rutiere în măsura strict necesară;

f) sporirea producției de materiale rutiere de calitate, prin punerea în funcțiune a carierelor din Dobrogea.

5. Asigurarea lucrărilor de refacere și îmbunătățire a drumurilor printr'o justă contribuție în bani sau muncă a tuturor acelora ce folosesc drumurile și echitabila repartizare a mijloacelor de realizare pe diferitele categorii de drumuri.

Se recomandă a se recurge în primul rând la mijloacele eftine ce ne stau la îndemână și anume la materialele locale și la capacitatea de muncă a populației, prin formațiuni de muncă bine organizate încadrate cu personal îndrumător și dotate cu unelte.

6. Să se aibă grije ca în măsura în care venitul național va fi mărit prin sporirea producției, înlesnirea și eftenirea circulației produselor cauzate de o rețea rutieră îmbunătățită să se sporească progresiv alocațiile pentru desvoltarea mai departe și definitivarea drumurilor.

7. Formarea din timp a cadrelor suplimentare de ingineri, subingineri și personal ajutător rutier, necesar pentru realizarea lucrărilor prevăzute în programul restrâns și în cel de lungă durată.

TRANSPORTURILE MECANICE RUTIERE

1. Consolidarea și desvoltarea Regiei Autonome de transporturi cu autovehiculele (R. A. T. A.) pentru satisfacerea economiei naționale și o mai bună distribuire a produselor, realizându-se totodată prin concentrarea transporturilor printr'o organizație de stat, o raționalizare a consumului de carburanți, cauciucuri, etc. și o mărire a randamentului.

In acest scop se va da acestei Administrații de Stat o organizare mai puțin birocratică și se va urmări dotarea ei cu un parc corespunzător de autovehicule, ateliere, mașini, unelte, piese de schimb și cauciucuri, folosindu-se în primul rând autovehiculele, mașinile unelte și piesele de schimb existente în diferite alte sectoare unde stau nefolosite.

2. Așezarea unor taxe raționale unitare asupra combustibilului, renunțându-se la alte taxe slab productive dar stânjenitoare pentru desfășurarea cărăușiei mecanice.

3. Scoborîrea prețului combustibilului pentru organizațiile de transport de Stat.

TRANSPORTURI PE APA

1. Refacerea instalațiunilor portuare și a parcului de vase fluviale, lucrări ce în trecut au fost realizate în cea mai mare parte din veniturile, din exploatare și din taxe, vor trebui ca în perioada de redresare economică să fie susținută de către Stat prin acordări de credite pe termen lung sau prin subvenții.

2. Pentru mărirea capacității porturilor fluviale și maritime, vor trebui să se aducă toate ameliorările necesare, spre a se putea face față unui trafic cel puțin egal cu cel din 1938, prin lucrări de dragaje pentru adâncirea bazinelor din porturi, terminare de moluri, construcțiuni de magazii, complectări de instalațiuni mecanice pentru manipularea economică a mărfurilor.

Complectarea sistemului de balizaj pentru navigațiunea de noapte în scopul reducerii duratei transportului.

(va urma în pagina de Joia viitoare)